



รายงานวิจัยฉบับสมบูรณ์

โครงการ

แก้ไขปัญหาคอขวดอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ตแบบมีส่วนร่วม โดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน (Death Case)

โดย

อรชร อัฐทวิลาภ

พฤษภาคม 2553

รายงานฉบับสมบูรณ์

โครงการ “แก้ไขปัญหาคอขวดเหตุจากรางจังหวัดภูเก็ต
แบบมีส่วนร่วม โดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน (*Death Case*)”
สัญญาเลขที่ ACC2 52012



โดย

นางอรชร อัฐทวิลาภ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต

สนับสนุนโดย

สำนักงานกองทุนสนับสนุนการสร้างเสริมสุขภาพ (สสส.)

มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.)

คำนำ

ตามที่มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) ได้สนับสนุนงบประมาณให้ดำเนินงานโครงการ “แก้ไขปัญหามรณะโศกนาฏกรรมจังหวัดภูเก็ตแบบมีส่วนร่วมโดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน (Death Case)” ตามสัญญาเลขที่ ACC2 52012 แก่สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต ทั้งนี้เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร และนำข้อมูลดังกล่าวมาศึกษาวิเคราะห์ เพื่อใช้ในการแก้ไขปัญหามาอย่างเป็นระบบ และเกิดประสิทธิภาพในระดับพื้นที่สูงสุด โดยมุ่งหวังให้ ความเข้มแข็งในด้านวิชาการจะหนุนเสริมให้การแก้ไขปัญหามรณะโศกนาฏกรรมในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต อีกทั้งเป็นการเชื่อมประสานการทำงานวิชาการระหว่างคนทำงานในพื้นที่จังหวัดภูเก็ต

บัดนี้ สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ตได้ดำเนินการโครงการดังกล่าวมาตาม ระยะเวลาที่กำหนดแล้ว จึงขอส่งสรุปรายงานความก้าวหน้าโครงการฯ และปิดงวดโครงการฯ ให้แก่มูลนิธิสาธารณสุขแห่งชาติ (มสช.) เพื่อทราบความก้าวหน้าและการดำเนินงานโครงการฯ เพื่อนำไปสู่การพัฒนากลไกการขับเคลื่อนระบบข้อมูลอุบัติเหตุ และเป็นแนวทางในการวางยุทธศาสตร์ การทำงานความปลอดภัยทางถนนต่อไป

(นางอรชร อัฐทวีลาภ)

ผู้รับสัญญา

สารบัญ

เรื่อง	หน้า
โครงการแก้ไขปัญหาคูบตีเหตุจรรยาจังหวัดภูเก็ต แบบมีส่วนร่วมโดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน	1.
ผลการดำเนินงาน	1.
ตัวอย่างการนำเสนอในที่ประชุมคณะทำงานข้อมูลของจังหวัดภูเก็ต	3.
ผลการดำเนินงานการตรวจวัดความเร็วรถ	6.
ผลการสำรวจจุดเสี่ยง เพื่อปรับให้ถูกต้องตามวิศวกรรมจราจร	9.
ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจรรยา จากสถานีตำรวจภูธร จังหวัดภูเก็ต	13.
บทสรุปกลไกการจัดการเพื่อให้เกิดความยั่งยืน	17.
ภาคผนวก	

โครงการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต แบบมีส่วนร่วมโดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน

อุบัติเหตุจราจรนับเป็นปัญหาสำคัญที่นำมาซึ่งการสูญเสียชีวิตและทรัพย์สิน จากสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ตในปีงบประมาณ 2550 มีผู้บาดเจ็บ จำนวน 14,854 คน คิดเป็นอัตราการบาดเจ็บ 4,945.18 ต่อแสนประชากร และมีผู้เสียชีวิต จำนวน 200 คน คิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 66.58 ต่อแสนประชากร ในปี 2551 จังหวัดภูเก็ตได้รับงบประมาณสนับสนุนจาก สวปด. เพื่อดำเนินโครงการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรแบบมีส่วนร่วมโดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน มีการทำงานโดยบูรณาการการทำงานจากทุกภาคส่วนที่เกี่ยวข้อง เช่น ตำรวจ สาธารณสุข แขวงทางหลวง ขนส่งจังหวัด องค์กรปกครองส่วนท้องถิ่น เป็นต้น มีการประชุมพูดคุยกันอย่างสม่ำเสมอ ใช้ PDCA เป็นหลักในการแก้ปัญหา พบว่า สามารถลดจำนวนการตายจากอุบัติเหตุจราจรลงได้ถึง 50 ราย โดยในปี 2551 มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร 150 ราย หรือคิดเป็นอัตราการเสียชีวิต 46.57 ต่อแสนประชากร ซึ่งการเสียชีวิตยังคงสูงอยู่ ดังนั้น เพื่อให้การดำเนินงานมีความต่อเนื่อง การดำเนินงานโครงการแก้ไขปัญหาอุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต แบบมีส่วนร่วมโดยใช้ข้อมูลเป็นฐาน จึงได้ดำเนินการต่ออีก 1 ปี โดยมีวัตถุประสงค์ ดังนี้

1. เพื่อศึกษาปัญหา สาเหตุและปัจจัยของการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในเชิงลึก
2. เพื่อนำข้อมูลที่ได้จากการศึกษาวิเคราะห์ไปนำเสนอ และนำไปใช้ในการแก้ปัญหาอุบัติเหตุจราจรของจังหวัดภูเก็ตอย่างเป็นระบบ
3. เพื่อพัฒนาให้เกิดกลไกการสนับสนุนการสอบสวนอุบัติเหตุจราจรได้อย่างต่อเนื่อง และยั่งยืน

ผลการดำเนินงาน

จังหวัดภูเก็ต ได้จัดประชุม Death Case Conference อย่างต่อเนื่องตั้งแต่ปี 2551 ที่เริ่มโครงการเป็นครั้งแรก โดยมีภาคีที่เกี่ยวข้องเพิ่มมากขึ้น ได้แก่ ตำรวจทุกสถานี โรงพยาบาล ท้องถิ่นต่างๆ และท้องถิ่นจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัย ขนส่งจังหวัด แขวงทางหลวง ทางหลวงชนบท มูลนิธิ ประชาสัมพันธ์จังหวัดและ ผู้สื่อข่าว ได้มีการวิเคราะห์สาเหตุของการเสียชีวิต และหาแนวทางแก้ไขในที่ประชุมจากหน่วยงานที่เกี่ยวข้อง ซึ่งมีหน้าที่รับผิดชอบโดยตรง โดยใช้หลัก 6ช (ชวน เชื่อม ชม ชง ช้อน เช็ก) เช่นเดิม และมีเพิ่มอีก 2ช คือ “ชิม และ เชื้อไข” จากการต่อยอดโครงการนี้ “ชิม” เกิดขึ้นเนื่องจากเห็นว่าการพูดคุย บางครั้งคนไม่เห็นภาพ การมีหรือทำในสิ่งที่พูดเป็นตัวอย่างให้เห็น จะทำให้คนฟังเข้าใจได้ง่ายขึ้น ยกตัวอย่าง เช่น การซื้อเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ในราคา 20,000 บาท เป็นตัวอย่าง ให้ที่ประชุมคณะกรรมการใกล้เคียงของตำรวจดูก่อน เนื่องจากกลุ่มนี้เป็นภาคเอกชน พ่อค้า นายธนาคาร ที่สามารถหางมาบริจาคเครื่องตรวจให้ทางตำรวจได้ หรือหารือกับนายก อบจ. ผู้บริหารโรงแรมใหญ่ๆ ในภูเก็ต ให้

กลุ่มคนเหล่านี้เห็นปัญหา เห็นแนวทางแก้ไข และเป็นแนวร่วมในการดำเนินการช่วยทางงบประมาณ ซึ่งเป็นกลุ่มที่มีพลังมาก อีก 1x คือ “เชื้อใจ” นั้น การชักชวนผู้มีใจรักในการทำงาน มีแนวทางในการทำงานเหมือนกัน ขยายกลุ่มคนที่มีใจเดียวกันให้มากขึ้น ก็จะมีคนช่วยทำงานที่มากและหลากหลายขึ้น และขยายต่อจากรุ่นสู่รุ่น

นอกจากนี้ มีการนำทีมลงพื้นที่จริงร่วมกับท้องถิ่นเจ้าของพื้นที่ เพื่อดูรายละเอียดของการเสียชีวิต โดยเฉพาะด้านวิศวกรรมจราจร ในส่วนที่ดำเนินการเองไม่ได้ก็ติดต่อผู้เชี่ยวชาญมาดำเนินการ เช่น การประสานอาจารย์จากวิทยาลัยเทคนิคภูเก็ตและทีมงาน ลงพื้นที่วัดถนนสายที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง โดยใช้หลักการสำรวจทางวิศวกรรมจราจร นำผลที่ได้ส่งให้ผู้เชี่ยวชาญเฉพาะ คือ ดร. ดนัย เรื่องสอน จากกรมทางหลวง ช่วยวิเคราะห์และเสนอแนวทางแก้ไข เพื่อให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร โดยมีข้อมูลอ้างอิงที่เป็นหลักวิชาการ จึงจะนำเสนอท้องถิ่นเพื่อการปรับปรุงแก้ไขต่อไป

การประสานให้ตำรวจทางหลวงจากจังหวัดพังงา มาตรวจวัดความเร็วให้ใน 10 จุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อย เพื่อนำข้อมูลไปเสนอในที่ประชุม รวมทั้งการนำกล้อง Speed camera มาสาธิตตรวจวัดในพื้นที่จริงเช่นเดียวกัน ซึ่งในที่ประชุม นายก อบจ. เห็นถึงปัญหาและเห็นด้วยกับแนวทางแก้ไข แต่ต้องใช้งบประมาณค่อนข้างสูง จึงได้ตั้งงบประมาณขององค์การบริหารส่วนจังหวัดภูเก็ต ในปี 2554 จำนวน 14 ล้านบาท เพื่อจัดซื้อ กล้อง Speed camera มาใช้ในจังหวัดภูเก็ต เพื่อลดปัญหาอุบัติเหตุจากการขับรถเร็ว

ในส่วนของความเสียหายด้านครอบครัวและเศรษฐกิจ ได้ขยายเครือข่ายไปยังทีมผู้สื่อข่าวของภูเก็ต ให้เป็นผู้ติดตามหาข้อมูล สัมภาษณ์ญาติของผู้เสียชีวิต โดยให้ประสานกับทางตำรวจเจ้าของคดี และนำมาเสนอในที่ประชุม เพื่อให้เกิดประเด็น โดยเฉพาะทางสังคมและผลกระทบต่อครอบครัว

ส่วนตำรวจ จะมีการประชุมทีมตำรวจจราจรของทุกสถานี เป็นประจำทุกเดือนก่อนเข้าประชุมร่วมกับคณะทำงานของจังหวัด โดยมีรองผู้กำกับด้านจราจรเป็นประธาน มีการนำข้อมูลการเสียชีวิตในพื้นที่รับผิดชอบของแต่ละสถานีมาเสนอ เพื่อวิเคราะห์เบื้องต้นก่อนนำเสนอในที่ประชุมจังหวัด

ตัวอย่างการนำเสนอในที่ประชุมคณะทำงานข้อมูลของจังหวัดภูเก็ต

รายงานสรุปวิเคราะห์สาเหตุการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจร(Death Case Conference)

สถ./เดือน	พ.ย.52	ธ.ค. 52	ม.ค. 53	ก.พ. 53
เมือง	2	4	9	8
ฉลอง	1	2	5	7
ถลาง	1	0	0	1
ท่าฉัตรไชย	0	1	1	0
เชิงทะเล	1	0	0	1
กะทู้	0	0	1	2
ทุ่งทอง	0	0	4	2
กมลา	0	0	0	0
รวม	5	7	20	21

การนำเสนอข้อมูลอุบัติเหตุแต่ละสถานีตำรวจ

สถ. เมืองภูเก็ต

คดี จร.ที่ 1 วันที่ 24 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ.2552 เวลา 06.00 น.

ความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุ

- เสียชีวิต ชาย 2 คน (เป็นพระ 1 รูป) มูลค่าความเสียหาย 50,000 บาท

สถานที่เกิดเหตุ

ถ.รัตนโกสินทร์ 200 ปี ต.ตลาดเหนือ อ.เมืองภูเก็ต จ.ภูเก็ต ไม่เป็นจุดเสี่ยง ตั้งแต่เริ่มโครงการจุดนี้เกิดเหตุมาแล้ว 1 ครั้ง

สาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้ขับขี่รถยนต์กระบะประมาท ขับขี่ด้วยความเร็ว เมื่อถึงที่เกิดเหตุได้เหยียบชนพระภิกษุและชาวบ้านได้รับบาดเจ็บ และเสียชีวิตที่โรงพยาบาลในเวลาต่อมา

ประเภทยานพาหนะ	ผู้เสียชีวิต เดินเท้า คู่กรณี รถยนต์กระบะ
ลักษณะถนนจุดที่เกิดเหตุ	ทางตรง
ประเภทถนน	ทางในเขตเทศบาลนครภูเก็ต
สภาพภูมิประเทศ	เขตชุมชน
สภาพภูมิอากาศ	ปกติ



การวิเคราะห์ถึงสาเหตุการเกิดอุบัติเหตุ

ผู้เสียชีวิตเป็นพระภิกษุและชาวบ้าน กำลังยื่นบัตรพาดและตัดขาดอยู่ข้างถนน ส่วนคู่กรณีขับซีร์รถยนต์กระบะมาด้วยความเร็วสูง เมื่อชนพระภิกษุและชาวบ้านได้รับบาดเจ็บ แล้วขับชนร้านค้าและเสาไฟฟ้าได้รับความเสียหาย แล้วจอดรถทิ้งไว้ ส่วนคนขับหลบหนีไป ต่อมาพระภิกษุได้มรณภาพและชาวบ้านเสียชีวิตที่โรงพยาบาล กรณีดังกล่าวเป็นความประมาทของคนขับรถยนต์กระบะ ที่ขับรถด้วยความเร็วสูง ในสภาพถนนที่ค่อนข้างแคบและอยู่ในเขตชุมชนเมืองหนาแน่น แต่ไม่ได้ตรวจวัดแอลกอฮอล์ผู้ขับขี่ เนื่องจากชนแล้วหนี

แนวทางแก้ไขในที่ประชุม

เปิดทอมหน้าจะมีการสอนกฎหมายในโรงเรียน 7 โรงเรียน พร้อมๆกับการบังคับใช้กฎหมาย จริงจังเรื่องเมาแล้วขับจับติดคุก และต้องพยายามผลักดันด้านตุลาการ มีความเห็นว่าทุกกรณีต้องดำเนินคดี คือ ต้องขึ้นศาลแม้ว่าโทษไม่มากแต่ทำให้เสียเวลา คนส่วนมากไม่อยากเสียเวลาทางตำรวจ อัยการ ผู้พิพากษา ค่อยเริ่มต้นไปพร้อมๆกัน อาจได้ดำเนินการในเร็วๆนี้

การดำเนินการเรื่องเมาไม่ขับหลังจากกรณีนี้

1. นำเสนอกรณีเมาแล้วขับในที่ประชุมจังหวัด
2. เสนอให้ อบจ. สนับสนุนเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ให้ตำรวจ
3. จัดซื้อเครื่องตรวจวัดแอลกอฮอล์ ในราคาถูกลง (20,000 บาท) เป็นตัวอย่างให้ที่ประชุมคณะกรรมการใกล้เคียงของตำรวจพิจารณา เพื่อร่วมกันหางบประมาณจากภาคเอกชนสนับสนุน
4. ตำรวจจัดทำโครงการของงบประมาณสนับสนุนด้านการจราจรจาก อบจ. เช่น ซื้อเครื่องตรวจแอลกอฮอล์ เครื่องตรวจจับความเร็ว

สภ. อกลาง

คดี จร.ที่ 2 วันที่ 24 เดือน พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 เวลา 19.55 น.

ความเสียหายจากการเกิดอุบัติเหตุ

เกิดเหตุวันที่ 24 พฤศจิกายน พ.ศ. 2552 เวลา 19.55 น. บริเวณ ถนนเทพกระษัตรี จุดกลับรถสวนป่าบางขนุน(ขาเข้าเมือง) ม.5 ต.เทพกระษัตรี อ.อกลาง จ.ภูเก็ต รถยนต์ชนกับรถจักรยานยนต์ ผู้ขับขี่รถจักรยานยนต์เสียชีวิต

วิเคราะห์ถึงสาเหตุ และปัจจัยของการเกิดอุบัติเหตุ

- ขับรถประมาท (ตัดหน้ากระชั้นชิด)
- ผู้ใช้รถใช้ถนน ไม่เคารพกฎจราจร
- ขับรถโดยไม่คำนึงถึงความปลอดภัย

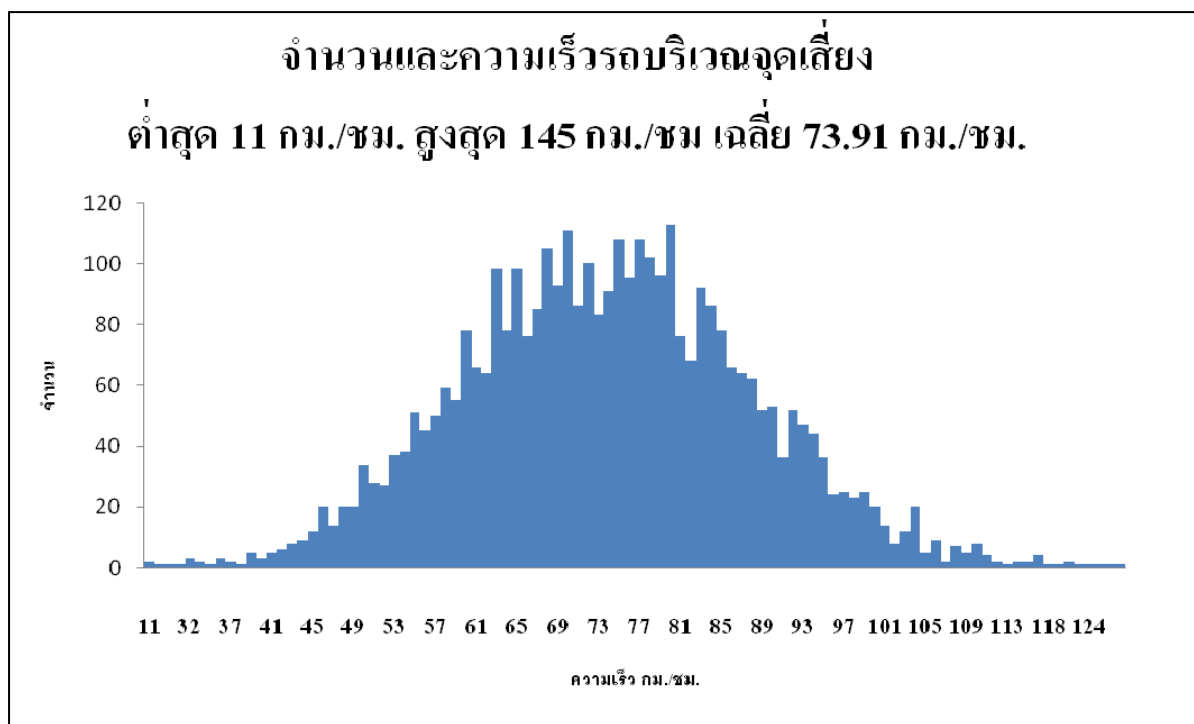
แนวทางแก้ไขในที่ประชุม

- ต้องทำด้านวิศวกรรมควบคู่กับการแก้พฤติกรรมของคน
- แขงการทางนำ Speed hump ไปวางตรงจุดโค้งคอเอน เพื่อลดความเร็วรถ
- จุดแรกที่ทดลองใช้ คือ ควนห้าร้อย ทางกรมต่อว่ามาอย่างหนัก เพราะเห็นว่าทางสายหลักไม่น่าจะมีอะไรมากขึ้น แต่ก็คือทำต่อไป แต่เมื่อตรวจสอบข้อมูลกับทางตำรวจทำนัตรไซพบว่า หยุดอุบัติเหตุจุดนั้นได้ แต่จะไปเกิดอุบัติเหตุในโค้งถัดไป ใช้งบประมาณไป 14 ล้านกว่าบาท ดังนั้นบางจุด Rubber stick ช่วยได้ แต่ต้องเสริมป้ายข้างทาง แจ้งก่อนถึงลูกคลื่น เพื่อให้ประชาชนทราบและระวัง
- อยากทดลองทำ Speed hump ระบายสีเส้น โดยทดลองในพื้นที่กะทู้ ใช้ข้อมูล 2 ด้านมาติดตามข้อมูล คือ ข้อมูลให้ตำรวจทางหลวงวัดความเร็วรถก่อนการแก้ไข และหลังการแก้ไข

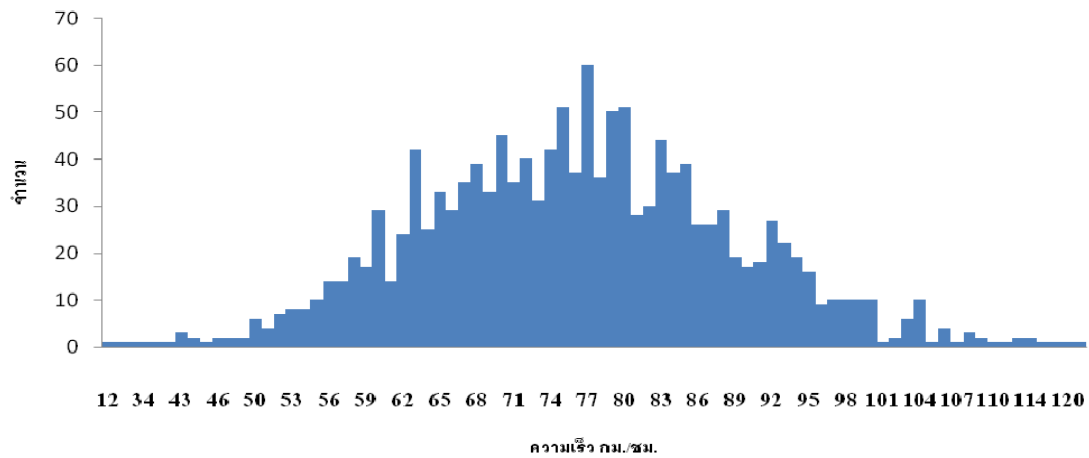
ผลการดำเนินงานการตรวจวัดความเร็วรถ

สำนักงานสาธารณสุขจังหวัดภูเก็ต ได้มีการประสานงานให้เจ้าหน้าที่ตำรวจทางหลวงจากจังหวัดพังงา นำอุปกรณ์ตรวจวัดความเร็ว วัดความเร็วตามจุดเสี่ยงต่าง ๆ ของจังหวัดภูเก็ต เพื่อนำข้อมูลมาวิเคราะห์โดยแยกข้อมูลแต่ละชนิดของรถ ดังนี้

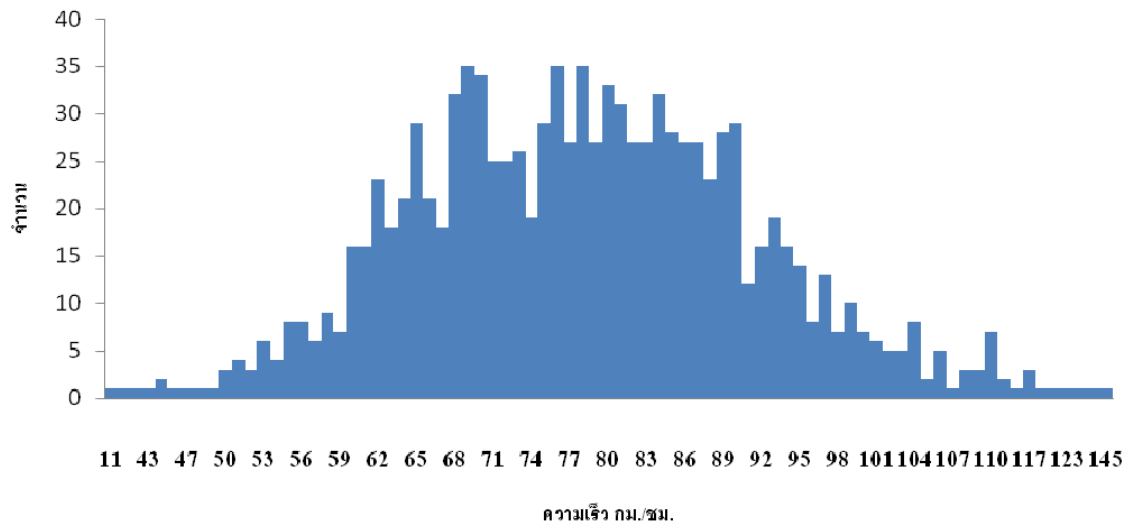
ผลการวิเคราะห์การตรวจวัดความเร็วรถในบริเวณจุดเสี่ยง จำนวน 10 แห่ง



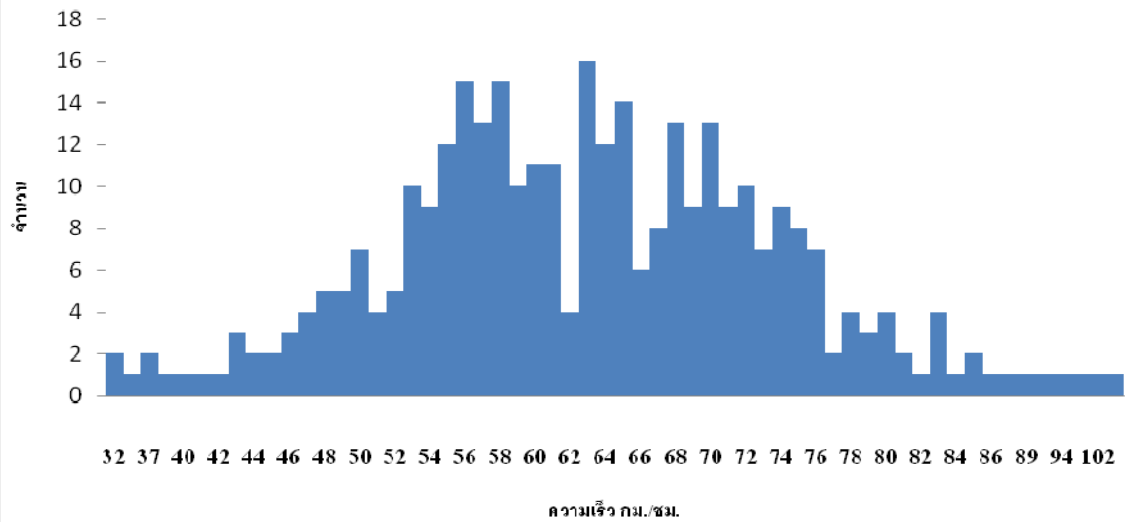
จำนวนและความเร็ว**รถปิกอัพ** บริเวณจุดเลี้ยง
ต่ำสุด 12 กม./ชม. สูงสุด 124 กม./ชม เฉลี่ย 76.12 กม./ชม.



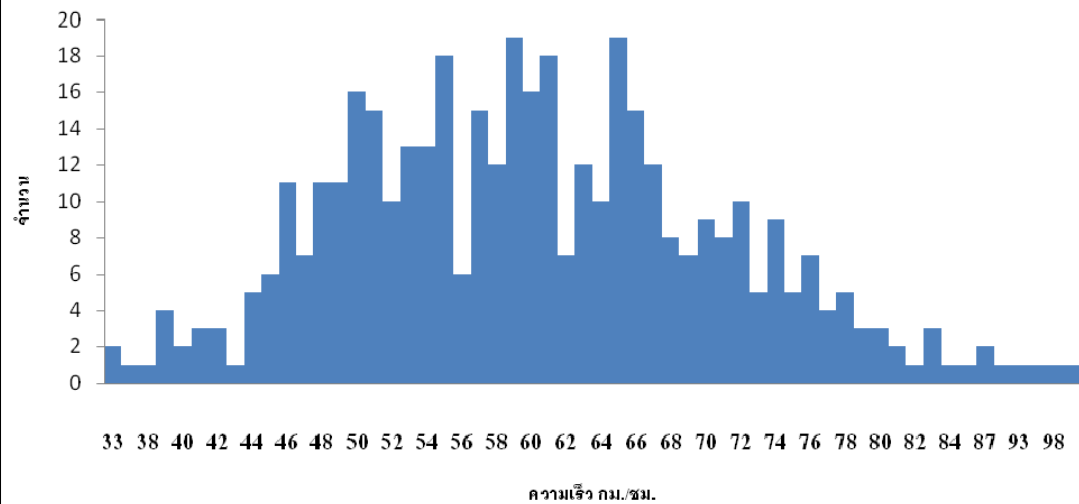
จำนวนและความเร็ว**รถยนต์** บริเวณจุดเลี้ยง
ต่ำสุด 11 กม./ชม. สูงสุด 145 กม./ชม เฉลี่ย 78.29 กม./ชม.

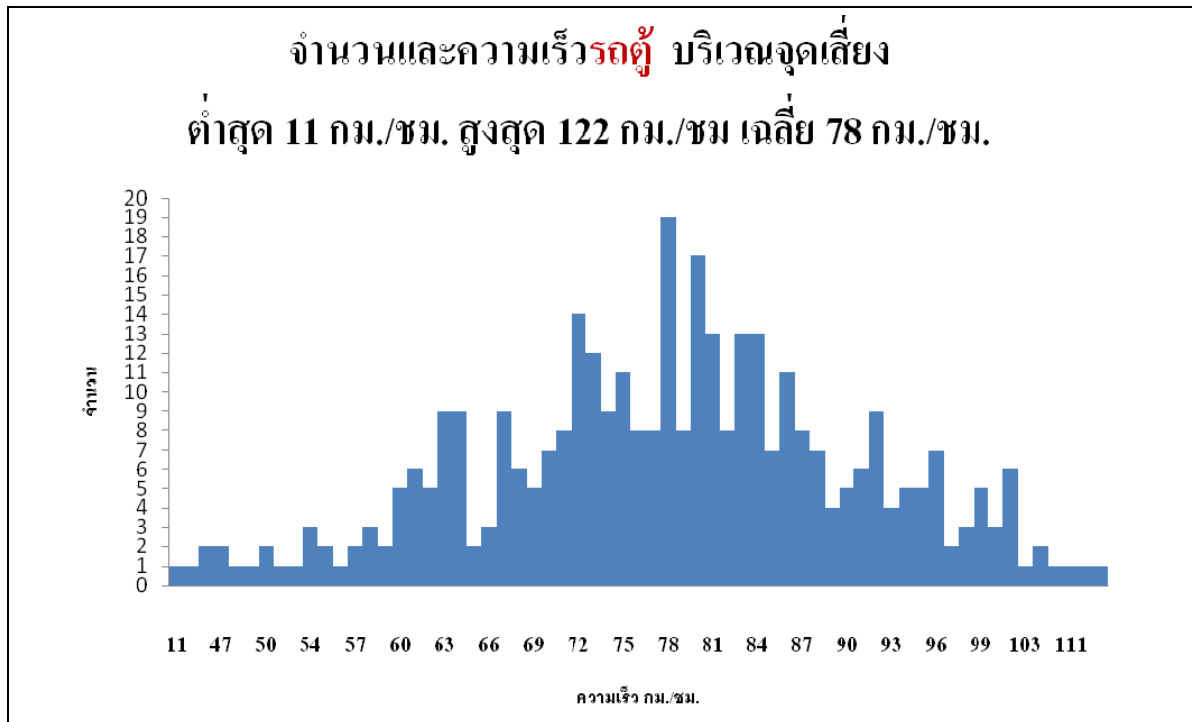


จำนวนและความเร็วรถบรรทุก บริเวณจุดเลี้ยง
ต่ำสุด 32 กม./ชม. สูงสุด 104 กม./ชม เฉลี่ย 63.03 กม./ชม.



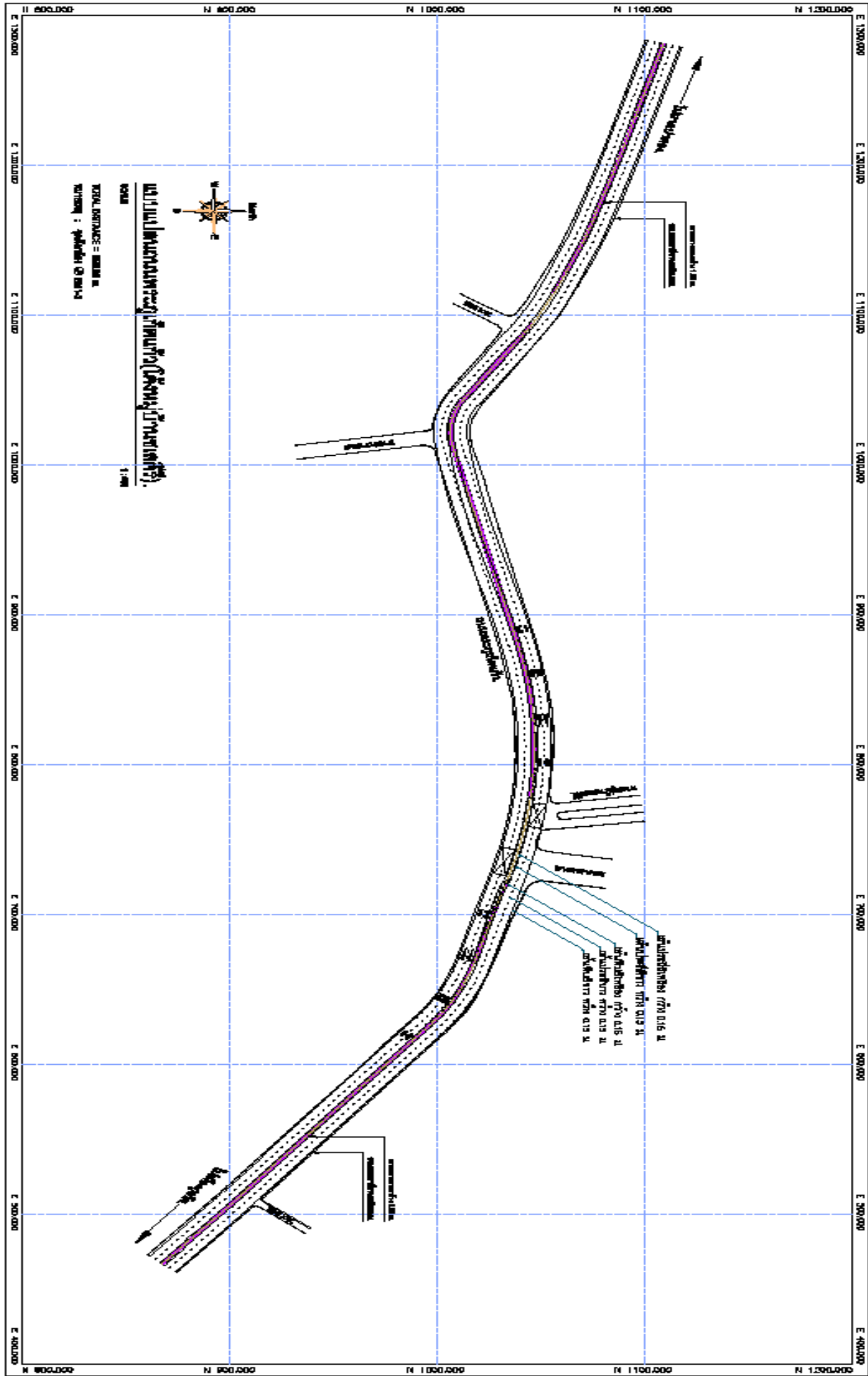
จำนวนและความเร็วรถจักรยานยนต์ บริเวณจุดเลี้ยง
ต่ำสุด 33 กม./ชม. สูงสุด 101 กม./ชม เฉลี่ย 60.24 กม./ชม.





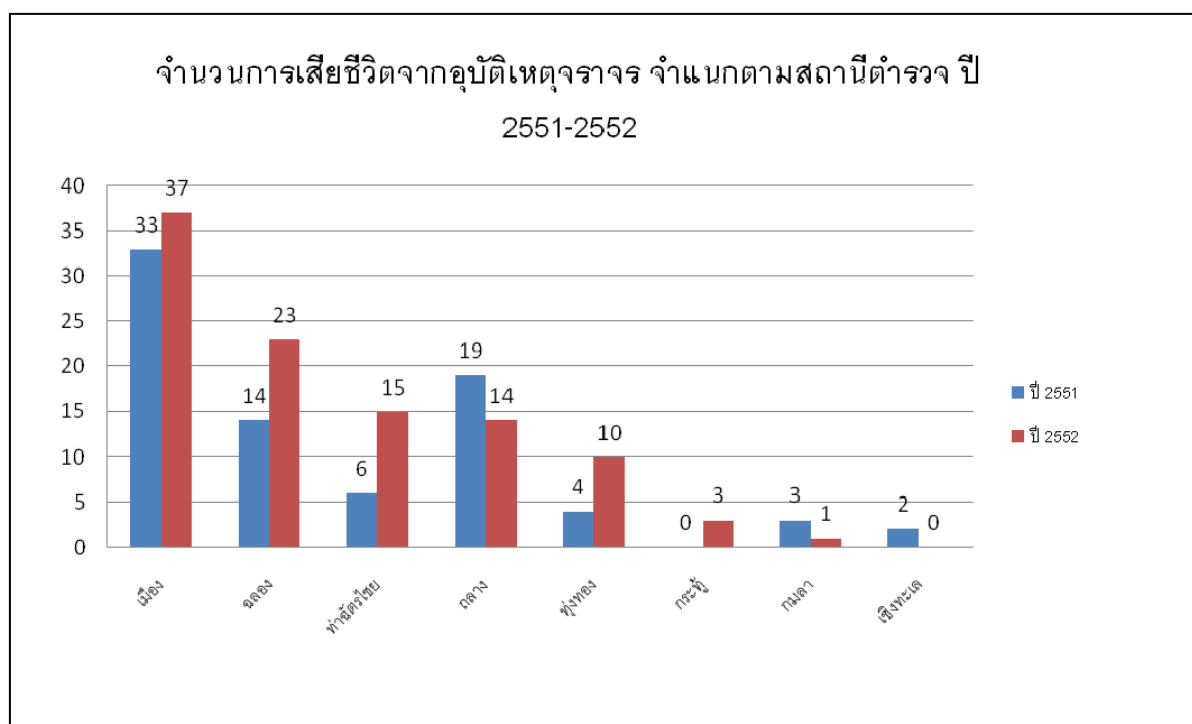
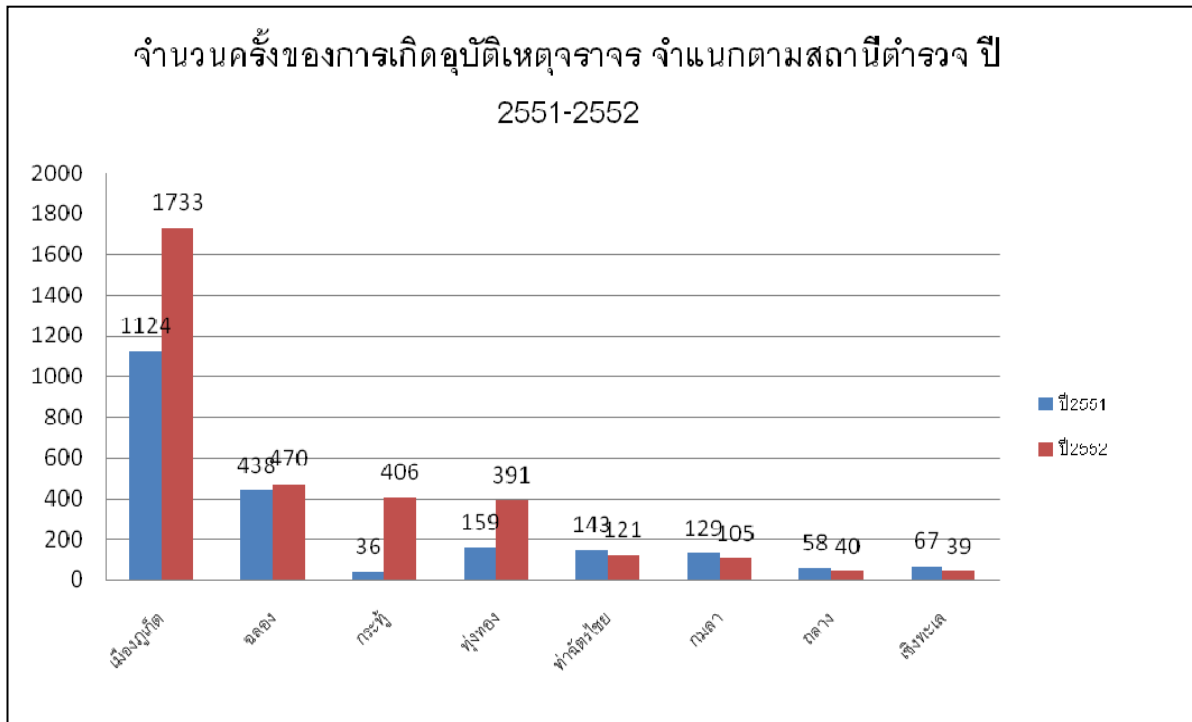
ผลการสำรวจจุดเสี่ยง เพื่อปรับให้ถูกต้องตามวิศวกรรมจราจร

การสำรวจด้านวิศวกรรมจราจร วัดจุดเสี่ยงบนถนนวิจิตรสงคราม บริเวณโค้งควนลิ้มชาน และถนนพระภูเกิดแก้วตลอดทั้งสาย ได้รับการสนับสนุนทีมงานอาจารย์และนักศึกษาจากวิทยาลัยเทคนิคภูเก็ต โดยคณะทำงานได้กำหนดจุดที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง ให้ทีมงานของอาจารย์จากวิทยาลัยเทคนิคตรังวัด โดยดำเนินการแล้วเสร็จภายในเวลา 2 วัน เมื่อได้ผลการสำรวจจุดเสี่ยงตามจุดต่าง ๆ ที่กำหนดไว้ ก็ส่งข้อมูลทั้งหมดให้ ดร.คณัย เรืองสอน สำนักทางหลวงที่ 13 กรมทางหลวง จังหวัดประจวบคีรีขันธ์ นำไปวิเคราะห์ เพื่อหาแนวทางการปรับปรุงและแก้ไขให้ถูกต้องตามหลักวิศวกรรมจราจร จากนั้นจึงนำผลการเสนอแนวทางแก้ไขที่ถูกต้อง ของดร.คณัย นำเสนอต่อผู้บริหารท้องถิ่น คือ นายกเทศมนตรีเมืองกะทู้และคณะบริหาร เพื่อจัดหางบประมาณในการปรับปรุงต่อไป ซึ่งความคืบหน้าขณะนี้อยู่ระหว่างดำเนินการทำความเข้าใจที่ถูกต้องกับประชาชนในพื้นที่และผู้ใช้รถใช้ถนน เพื่อลดแรงกดดันต่างๆ เนื่องจากถนนสายนี้เป็นเส้นทางหลัก ในการเดินทางสัญจรไปหาคป่าตอง และรอยต่ออำเภอเมือง รวมทั้งเป็นเส้นทางไปยังสนามบินภูเก็ต ทำให้รถขับค่อนข้างใช้ความเร็ว การปรับปรุงต่างๆ จึงต้องใช้เวลาในการทำความเข้าใจกับบุคคลรอบด้านทั้งผู้ได้รับประโยชน์และเสียประโยชน์



นอกจากนี้ ยังได้นำข้อมูลการรับแจ้งและบันทึกจากวิทยุตำรวจ ของแต่ละสถานีตำรวจ ย้อนหลังตั้งแต่ปี 2551 – 2552 มารวบรวมและวิเคราะห์ ดูจำนวนความถี่ที่เกิดอุบัติเหตุ มูลค่าความเสียหาย รวมทั้งหาจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุบ่อยครั้ง เพื่อจะได้นำเสนอเข้าที่ประชุมและหามาตรการในการแก้ไขต่อไป

ผลการวิเคราะห์ข้อมูลอุบัติเหตุจราจร จากสถานีตำรวจภูธร จังหวัดภูเก็ต



มูลค่าความเสียหาย

สถานีตำรวจ	ปี 2551	ปี 2552
เมือง	273,010,572.00	324,337,003.00
คลอง	111,428,129.00	239,940,295.00
ทุ่งทอง	34,617,119.00	118,577,592.00
ท่าฉัตรไชย	47,151,931.00	114,721,324.00
กระทุ่ม	2,042,840.00	114,550,039.00
กลาง	122,552,186.00	93,250,475.00
กมลา	24,538,873.00	19,547,341.00
เชิงทะเล	15,559,006.00	7,432,203.00
รวม 8 สภ.	630,900,656.00	1,032,356,272.00

ที่มา มูลค่าความสูญเสียจากอุบัติเหตุจราจรในประเทศไทย สำนักอำนวยการความปลอดภัย กรมทางหลวง
จุดเกิดเหตุ 10 อันดับแรกตามสถานีตำรวจ

สภ.ทุ่งทอง	ปี 2552	
	Frequency	Percent
โค้งแรงดัน	58	14.87
โค้งโรงเรียนไทยรัฐฯ	17	4.36
ซอยสี่ก้อ+ทางเข้าซอยสี่ก้อ+สี่แยกสี่ก้อ	17	4.36
กะทุ่มซอย2+โค้งกะทุ่มซอย2	15	3.85
โค้งสวนมะพร้าว	14	3.59
ทางเข้าเขื่อนบางวาด	14	3.59
แยกเกิดโฮ้+หน้าศูนย์เด็กเล็กเกิดโฮ้	14	3.59
เขาป่าตอง	13	3.33
โค้งขเลศิริ	13	3.33
กะทุ่มตัดใหม่+สี่แยกกะทุ่มตัดใหม่	12	3.08
โค้งโกการ์ท	11	2.82
ตลาดทุ่งทอง+สะพานตลาดทุ่งทอง	10	2.56
ตลาดนัดสี่ก้อ	10	2.56
แยกบอนไซ+ปากซอยบอนไซ	10	2.56

สภ.ท่าฉัตรไชย	ปี 2552	
	Frequency	Percent
ถนนสายสนามบิน-สาธุ/ ถนนเลียบบสนามบินสายเก่า	16	13.22
โค้งบ้านสวนมะพร้าว	12	9.92
โค้งคอเอน	7	5.79
สามแยกในยาง-สนามบิน	7	5.79
ถนนเทพกระษัตรีขาเข้า	6	4.96
หน้าประตูเมืองภูเก็ต	6	4.96
ถนนสายในยาง-สาธุ	5	4.13
ถนนสายสนามบินใหม่	5	4.13
บ้านไม้ขาว	5	4.13
สามแยกสนามบินสายเก่า	5	4.13
หน้ามัสยิดบางมาเหลา	5	4.13

สภ.เชิงทะเล	ปี 2552	
	Frequency	Percent
ถนนศรีสุนทร	28	71.79
ถนนบ้านดอน-เชิงทะเล	3	7.69
ถนนเชิงทะเล-โคกโดนด	2	5.13
ป่าสัก ซอย5	1	2.56
ป่าสัก ซอย2	1	2.56
ในโรงแรมบันยันท์รี	1	2.56
ถนนลากูน่า+แยกลากูน่า	1	2.56
ถนนบ้านดอน-โคกโดนด	1	2.56
ถนน ร.พ.ช.	1	2.56

สภ.กลาง	ปี 2552	
	Frequency	Percent
ถนนเทพกษัตรี	23	57.50
ถนนป่าคอก	5	12.50
ถนนศรีสุนทร	4	10.00
โค้งท่าเรือ	1	2.50
จุดกั๊บรถ	1	2.50
จุดกั๊บรถ รพ.กลาง	1	2.50
ถนนเขาล้าน	1	2.50
ถนนท่ามะพร้าว	1	2.50
ถนนสายอนุสาวรีย์	1	2.50
น้ำตกโตนไทร	1	2.50
สี่แยกกลาง	1	2.50

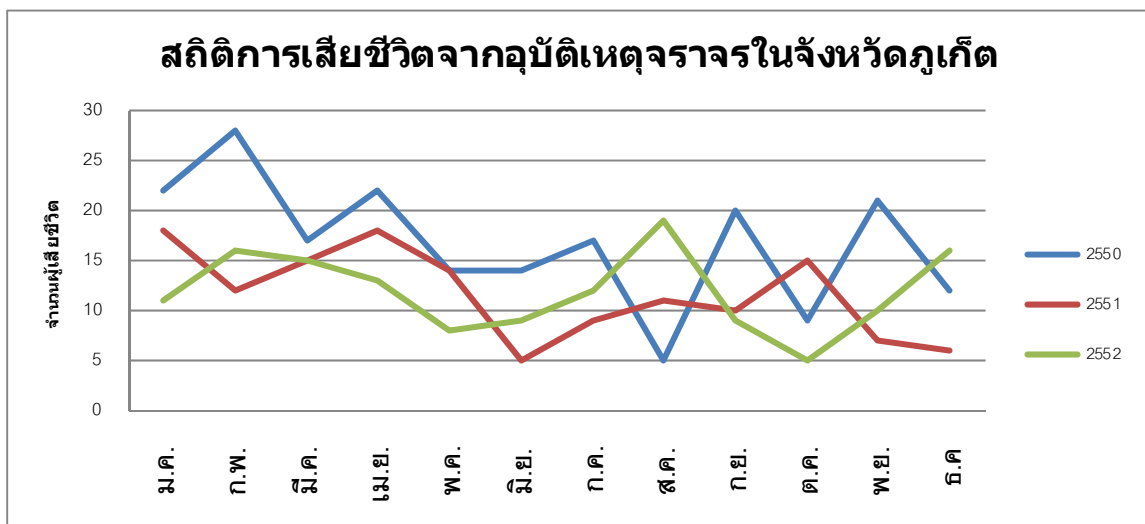
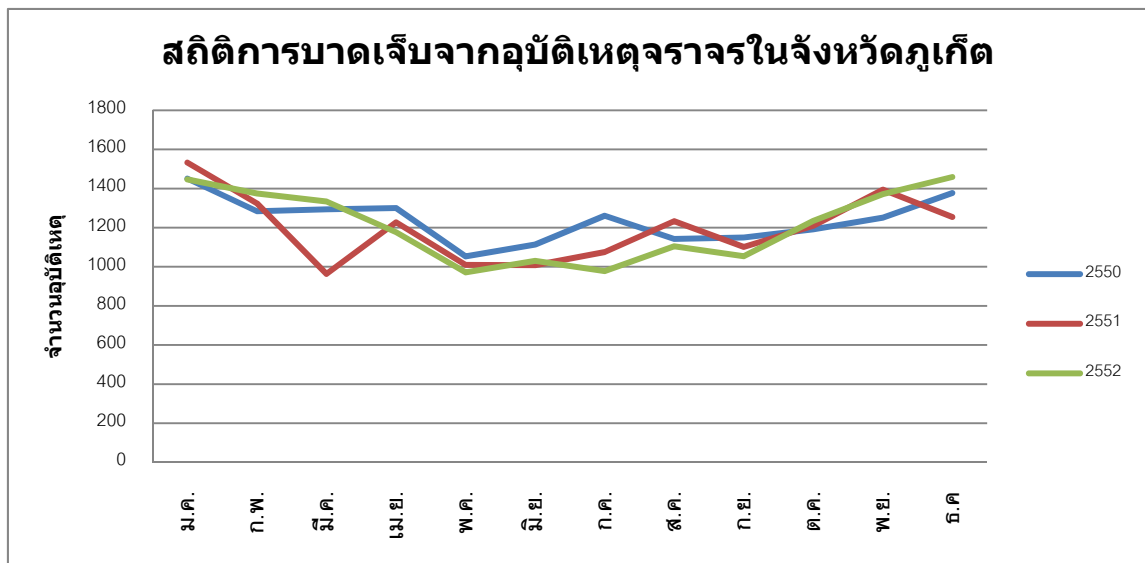
ผลการวิเคราะห์นี้ ยังไม่เสร็จสมบูรณ์ เนื่องจากเป็นข้อมูลดิบที่ได้รับจากการแจ้งเหตุของประชาชน ดังนั้น จึงต้องนำมาวิเคราะห์ อย่างละเอียดอีกครั้ง และต้องหาข้อมูลเพิ่มเติม เนื่องจากบางจุดที่คิดว่าน่าจะเป็นจุดเสี่ยง เช่น ที่สถานีตำรวจกลาง เกิดอุบัติเหตุใน ปี 2552 เกือบร้อยละ 60 อยู่บนถนนเทพกระษัตรี ซึ่งเป็นถนนที่ยาวมาก ทำให้ไม่สามารถหาจุดเสี่ยงที่เกิดอุบัติเหตุจริงๆ ได้ การทำข้อมูลนี้ จึงอยู่ในขั้นตอนการดำเนินการต่อไป

บทสรุปกลไกการจัดการเพื่อให้เกิดความยั่งยืน

จังหวัดภูเก็ตมีอัตราการบาดเจ็บและการเสียชีวิตจากอุบัติเหตุการขนส่งต่อแสนประชากรสูงสุดเป็นลำดับต้นๆของประเทศติดต่อกันมาเป็นระยะเวลาหลายปี ปัจจัยสำคัญที่ก่อให้เกิดอุบัติเหตุจราจรได้แก่การขยายตัวอย่างรวดเร็วของความต้องการใช้รถใช้ถนนโดยที่โครงสร้างด้านวิศวกรรมจราจรไม่ได้ถูกปรับปรุงพัฒนาตามการเจริญเติบโตของเมือง

การป้องกันและแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรของจังหวัดได้ดำเนินการอย่างต่อเนื่องจากหลายฝ่ายแต่ยังเห็นผลได้ไม่ชัดเจน โดยแนวโน้มของสถิติการบาดเจ็บและเสียชีวิตมิได้ลดลง ในต้นปี พ.ศ.2551 จังหวัดภูเก็ตได้พัฒนารูปแบบการดำเนินงานแก้ไขปัญหาดังกล่าว ผ่านคณะกรรมการแก้ไขปัญหาคืออุบัติเหตุจราจรจังหวัดภูเก็ต อันประกอบด้วย กองบังคับการตำรวจภูธรจังหวัด สำนักงานสาธารณสุขจังหวัด สำนักงานป้องกันและบรรเทาสาธารณภัยจังหวัด ขนส่งจังหวัด แขวงทางจังหวัด ประชาสัมพันธ์จังหวัด และมูลนิธิเอกชนที่ดำเนินงานเกี่ยวกับการกู้ชีพกู้ภัย การดำเนินงานเน้นการวิเคราะห์จุดเสี่ยงที่สำคัญเพื่อหาสาเหตุของปัญหาว่าการเสียชีวิตด้วยอุบัติเหตุจราจรในจุดเสี่ยงนั้นมีสาเหตุที่สามารถป้องกันได้ หรือไม่อย่างไร และวิธีการป้องกันปัญหาไม่ให้เกิดซ้ำควรทำอย่างไร จากนั้นมีการแก้ไขอย่างมีส่วนร่วมจากหลายฝ่าย ทั้งนี้มีการใช้ข้อมูลเชิงประจักษ์ ประสบการณ์ และใช้ทรัพยากรในพื้นที่ในการแก้ไขปัญห โดยมีเทคนิควิธีทางวิศวกรรมจราจรเป็นวิธีการหลักที่สำคัญในการแก้ไขเนื่องจากทำได้ง่าย จับต้องได้และเห็นผลเร็ว

ผลการดำเนินงาน พบว่า ในปีงบประมาณ 2551 คณะกรรมการฯ ลงสำรวจพื้นที่จุดเสี่ยงในด้านสภาพถนน อุปกรณ์ควบคุมจราจร ฯลฯ และได้ปรับปรุงด้านวิศวกรรมจราจรในจุดเสี่ยงจำนวน 7 แห่ง ตัวอย่างเช่น การปรับปรุงเวลาการเปิดสัญญาณไฟจราจร การติดตั้งป้ายสัญญาณและสัญญาณเตือน การติดตั้งเกาะกลางถนน การปรับปรุงจุดกลับรถ ปรับปรุงการตีเส้นจราจร การตีแนวระนาบลดความเร็ว การวางแผงแนวกั้นทาง ฯลฯ เป็นต้น จากการประเมินผลโครงการพบว่า หลังดำเนินการ ในภาพรวมจังหวัดมีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรลดลงจาก 201 รายในปี 2550 เป็น 136 รายหรือลดลงร้อยละ 27.9 ในปี 2551 ส่วนในปี 2552 จำนวนผู้เสียชีวิตได้เพิ่มขึ้นเป็น 143 ราย โดยเพิ่มขึ้น 7 ราย แต่ยังคงอยู่ในเกณฑ์ต่ำกว่า 150 คน และในปีต่อไปคณะทำงานของจังหวัด ได้ตั้งเป้าให้มีผู้เสียชีวิตจากอุบัติเหตุจราจรในจังหวัดภูเก็ตต่ำกว่า 100 คน



บทเรียนที่ได้จากการดำเนินงาน พบว่า การนำข้อมูลผู้เสียชีวิตในจุดเสี่ยงเป็นจุดตั้งต้นในการศึกษาเพื่อวิเคราะห์สาเหตุที่ป้องกันได้และนำไปสู่การแก้ปัญหาอย่างมีส่วนร่วม โดยเน้นเฉพาะข้อมูลสำคัญ เท่าที่จำเป็นนำสู่การแก้ปัญหา ด้วยวิธีการง่าย ไม่ซับซ้อน ด้วยหลักทางวิศวกรรมจราจร ใช้ทรัพยากรและงบประมาณที่มีอยู่ในพื้นที่ เมื่อนำผลการดำเนินงานกลับมาวิเคราะห์ ทบทวนซ้ำ ตามหลัก PDCA จะเกิดการพัฒนาต่อเนื่องและเกิดความภาคภูมิใจในผลสำเร็จ นอกจากนี้กระบวนการแก้ไขปัญหาคควรใช้หลัก “เข้าใจ เข้าถึง พัฒนา” โดยเข้าใจข้อมูลและบริบทที่เกี่ยวข้องอื่นๆ เช่น เชิงสังคม ชุมชน มีการแลกเปลี่ยนข้อมูลและมีส่วนร่วมในการตัดสินใจ จะลดผลกระทบและนำสู่การแก้ปัญหาที่ยั่งยืน และข้อสำคัญของการแก้ปัญหา หลักการของ “ข” ต่างๆ นั้นยังใช้ได้ผลอยู่ และจะยั่งยืนต่อไป เนื่องจากมี “ข เชื้อใจ” เพิ่มมาเรื่อยๆ เพื่อต่อยอดการทำงานต่อไป

ภาคผนวก



ภาพกิจกรรมการวัดความเร็วของรถ แต่ละชนิด ทุกจุดเสี่ยง บนถนนเทพกระษัตรี จังหวัดภูเก็ต



กิจกรรม อาจารย์จากวิทยาลัยเทคนิคภูเก็ตและนักศึกษา ตำรวจสภาพจุดเสี่ยงบนถนนพระภูเก็ต
 แก้ว โดยวัดตามหลักวิศวกรรมจราจร ก่อนส่งข้อมูลให้ผู้เชี่ยวชาญวิเคราะห์ต่อไป

ภาพกิจกรรมการประชุมต่างๆ ในแต่ละเดือน

